

一场车祸让“瘦身钢板”现形 泰州201个公交站台全部没达标

建设方泰州公交公司:确有偷工减料,目前都没验收

泰州交通局纪委已介入调查这个千万工程,两家施工单位各被扣200万工程款

半个多月前,一辆汽车撞坏了泰州济川东路路边的公交站台。在外人看来,这是一次普通的交通事故,可当地市民测量后发现,支撑站台的钢管,管壁厚度只有4毫米。而此前泰州公交公司曾表示,管壁为8毫米。

昨天,快报记者赶赴泰州采访,泰州公交公司一位负责人承认,钢管管壁的厚度标准是8毫米,施工方进货的钢板规格只有4毫米、5毫米和6毫米。这也就是说,泰州市新建成的201个公交站台,没有一个符合设计要求。这个当时招投标高达1100多万元的工程,被推上风口浪尖。

快报记者 吴文锋



被撞坏的站台钢管



站台已修复 刘女士供图

市民爆料

公交站台 钢管壁“瘦”一半

十几天前的一个晚上,在泰州济川东路路边卖草莓的王奶奶,听到了很响的撞击声。

王奶奶赶忙跑到屋外查看,发现一辆汽车撞上了路边的公交站台,并冲到了慢车道上,“当时公交站台都被撞穿了,站台东边部分支撑的钢管也被撞断,现场一片狼藉。”

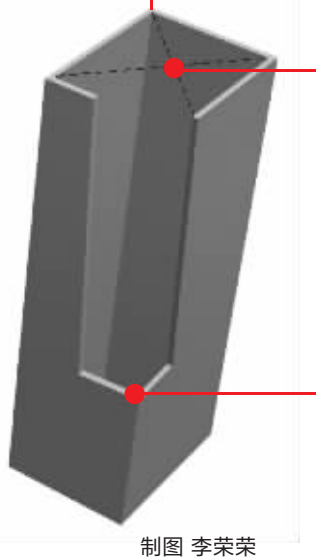
随后,市民刘女士(化名)带着游标卡尺,来到了这个残破的站台。她从站台钢管的断裂处,测量了钢管管壁的厚度。测量结果让她很意外:管壁厚度只有4毫米。刘女士记得,去年泰州市公交公司负责人曾经在媒体上称,支撑公交站台的钢管管壁厚度应为8毫米。快报记者在当地电视台的网站上,找到去年10月17日的节目视频。在视频里,公交公司一位负责人表示:“钢板的壁厚是8毫米。”

刘女士说,去年她在一次和朋友闲谈时得知,泰州市公交站台存在严重的偷工减料行为,“原本招标时200毫米×250毫米的方形钢管,缩水成150毫米×200毫米。”

刘女士称,一开始她还不太相信,甚至拿了尺子到公交站台上测量,可测量结果和朋友说的一样,支撑站台的钢管宽150毫米、长200毫米。一次偶然的机会,她看到了当初招投标时,公交候车亭的施工设计图,里面确实规定了钢管的规格为200毫米×250毫米。这也就是说,公交站台的钢管比设计时变窄了。

2011年10月份,刘女士把自己掌握的信息,发到了网络上。对于钢管为什么会瘦身,泰州市公共交通有限公司的一位负责人在电视上解释说:为了增加盲道,公交站台的设计在施工前进行过修改,刘女士看到的并不是最新的图纸。这位负责人还表示,虽然钢管的长和宽变小了,但原本设计的6毫米厚的管壁升级到了8毫米,所以安全方面也会得到保证。

随着电视新闻的播出,这件事也告一段落。一直到济川东路上的这个公交站台被撞后,刘女士在网上翻看了以前的新闻,确认了公交公司的负责人曾经亲口表示管壁的厚度应为8毫米。“难道又是改设计了吗?”



制图 李荣荣

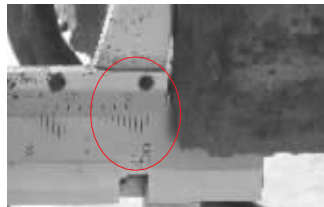
焦点一:口径变小

刘女士称,公交站台的施工设计图,规定钢管规格为200毫米×250毫米。可实际上,钢管宽150毫米、长200毫米。对此,泰州市公共交通有限公司的一位负责人解释说:为了增加盲道,公交站台的设计在施工前进行过修改,刘女士看到的并不是最新的图纸。

焦点二:厚度变薄



公交公司的负责人曾表示,管壁厚度应为8毫米。



刘女士拿游标卡尺测量后发现,壁厚只有4毫米。

快报调查

新建201个站台 是否都有问题?

公交公司:
没有一个符合设计要求

随后,快报记者找到泰州市公共交通有限公司,也是公交站台的建设单位。

一位公司负责人介绍说,这批公交站台是2009年底开始建设的,一共有201个站台,当时通过泰州市建设局招投标公开招标,确定两家施工单位,预算1100多万元,全部工程在2011年陆续完工,不过因为工程质量问题,并没有进行验收。

这位负责人说,钢管管壁的厚度标准是8毫米,公交站台的建设确实存在偷工减料的行为。

该负责人透露,其实因为去年年底的事情,泰州市交通局纪委已经介入对公交站台建设的调查。

此外,纪委还到施工方进货的钢板厂调取到原始的进货单据,单据显示施工方进货的钢板规格只有4毫米、5毫米和6毫米,根本没有进8毫米的钢板,也就是说,泰州市新建成的201个公交站台没有一个符合设计要求。

这位负责人说,就是因为这事,施工单位每家还有200万工程款被扣押下来,没有结算。

为什么工程质量会出问题?

施工单位:
公交公司工程款不到位

几经周折,记者联系上其中一家施工单位的负责人高经理。

电话那头的高经理表示,前前后后两年左右时间,公交公司的工程款经常不到位,他对这个工程也是一肚子的委屈。那么,是否就因此偷工减料?高经理表示,自己在开车,之后会给记者

回电话。可截至记者发稿,高经理的手机一直处于“短信呼”的状态。

刘女士则告诉记者,泰州今年还将兴建200座公交站台,她到时还将拿着游标卡尺一一去丈量,尽一个普通市民的义务。

已建成的站台 该怎么处理?

建设方回应:
厚度达4毫米就没隐患

已经建成的201座,但不符合设计要求的公交站台该怎么处理?

公交公司负责人表示,他们已经请专业公司对站台进行了安全系数的评估。评估结果显示,只要管壁厚度达到4毫米以上,就没有安全隐患,也就是说,虽然这201座公交站台偷工减料,但不影响使用。“假如有厚度达不到4毫米的,一定会拆除重建,”这位负责人表示,费用由施工方承担。

记者联系上负责安全评估的单位,江苏同盛建筑设计有限公司的总建筑师王德平。他告诉记者,8毫米厚度的管壁对公交站台来说没必要,“只有厂房才会使用8毫米、10毫米厚度的钢管。”

王德平说,4毫米厚度的钢管完全够用,除非钢材质量有问题。对于这个说法,刘女士并不认同:“你说8毫米没必要,设计图纸的人不知道啊?这个肯定是借口。”

新闻延伸

偷工减料 能少花6成钱?

南京公交站牌建设标准是怎样的?有没有出现偷工减料的情况?

据了解,南京的公交站牌,一般包括广告牌和站亭。昨天,快报记者采访了梅迪派勒广告公司负责人,这位负责人表示,根据站牌建设的不同要求,各城市公交站牌建设的标准不尽相同。对这一块,国家还没有强制标准。

梅迪派勒广告公司负责人表示,南京主城区的公交站牌基本上都是他们负责建设的,他们的要求是按照15年寿命来设计安装的,广告牌两端都是6毫米壁厚的不锈钢管立柱,站亭也是由6毫米壁厚的方形无缝钢管加顶棚、广告牌等组成的。

按照设计要求,站亭、站牌要能抵抗11级大风和8级地震,要求站牌、站亭遭到汽车撞击后,不能有飞溅物。

这位负责人坦言,对于公交站牌和站亭的建设,国家并无强制性标准,因此各地标准都不统一。

他表示,站亭、站牌的寿命、强度是一个系统工程,跟各方面的细节有关,如地脚部分要预埋好和做好防止漏水处理,钢管表面要做好防锈处理,跟日常的维护和检修也很有关系,他们每天都派人巡查检修,对站亭钢管有问题的,一般3年就要维修更换一次。

正是由于建设标准不一样,各地的站亭选材、价格也相差很大。

这位负责人举例,比如有的站亭按照他们的要求需要花5万元建设,而外地有一些“野鸡”厂家偷工减料,两万元就能拿下,广告公司为了追求最大利益,也容易选择低成本的站台,带来的问题就是寿命短、强度低、锈蚀快。

外形虽然相同,但内在往往会差别很大。质次价低的站牌生产厂家横行,也让很多正规厂家很无奈。也希望国家能出台相关的标准,统一规范公交站牌的建设,减少偷工减料带来的隐患。

快报记者 鲍铭东